

[2] Шульдінер Ю.В. Інтеграція Українських пасажирських швидкісних перевезень до міжнародної транспортної мережі [Текст] / В.М. Кальян, Ю.В. Шульдінер. – Збірник наукових праць УкрДУЗТ №162, 2016. – С. 95 – 101.

[3] Аксёнов И. М. Логистика в сфере пассажирских перевозок [Текст] И. М. Аксёнов // Залізн. трансп. України. - 2004. - № 2. - С. 52-58.

[4] Аксёнов И. М. Роль стратегічного маркетингу в плануванні, прогнозуванні та у збільшенні прибутку від пасажирських перевезень [Текст] И. М. Аксёнов // Залізн. трансп. України. - 2006. - № 6 - С. 99-102.

**УДК 629.04.083**

## **АНАЛІЗ СТАНУ БЕЗПЕКИ РУХУ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ**

### **ANALYSIS OF THE STATE OF TRAFFIC SAFETY WHEN TRANSPORTING DANGEROUS CARGO BY RAILWAY OF UKRAINE**

*канд. техн. наук В.М. Запара, канд. техн. наук Я.В. Запара,  
К.О. Тарасов, С.М. Крупко*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

**V. Zapara, PhD (Tech.), Y. Zapara, PhD (Tech.), K. Tarasov, S. Krupko**  
*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

З впровадженням Мінінфраструктури системних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на транспорті, проведення відповідної роботи щодо попередження виникнення транспортних подій, показники стану аварійності продовжують залишатись критичними, навіть не зважаючи на деяке зменшення кількості аварійних подій по видах транспорту, а також під час перевезення небезпечних вантажів залізничним, авіаційним, морським і річковим транспортом.

За 2019 рік (останні опубліковані офіційні дані) на залізничному транспорті допущено 1081 транспортну подію, з них 561 аварія та 520 інцидентів, проти 1282 транспортних подій, з них 1 катастрофа, 626 аварій та 655 інцидентів за аналогічний період 2018 року. При цьому приведений обсяг перевезень зменшився на 2,8%, а питомий показник кількості транспортних подій до обсягів перевезень зменшився з 6,09 до 5,26 подій на 1 млрд. приведених тонно-кілометрів. Щодобово траплялось у середньому 2,96 випадків транспортних подій, проти 3,51 у 2018 році. Загальну кількість транспортних подій зменшено на всіх регіональних філіях АТ «Укрзалізниця», крім регіональної філії «Південно-Західна залізниця». Матеріальні збитки в АТ «Укрзалізниця» від транспортних подій за 2019 рік склали 2 898 тис. грн. (за 2018 рік – 13 830 тис. грн.).

Залізничним транспортом України за 2019 рік перевезено 14 180 тис. т небезпечних вантажів, з яких 2 733,4 тис. т відправлено на експорт, 4 325,2 тис. т імпортовані перевезення і 1 629,8 тис. т транзитні перевезення. Всього

перевезено 352 279 вагонів та 27 642 контейнери з небезпечними вантажами. Обсяги перевезень зросли на 14,5% в порівнянні з 2018 роком (12 378 тис. т).

Вагонними відправками найбільше перевозяться небезпечні вантажі класу 3 «Легкозаймисті рідини», класу 4.2 «Речовини, здатні до самозаймання» і класу 5.1 «Речовини, що окиснюють». Контейнерними відправками найбільше перевозяться небезпечні вантажі класу 8 «Корозійні речовини», класу 3 «Легкозаймисті рідини» і класу 9 «Інші небезпечні речовини».

Протягом 2019 року відбулося збільшення в 3 рази кількості транспортних подій під час перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом (з 11 подій у 2018 році до 34 у 2019). Втрачено 9,86 т вантажу проти 74,9 т у 2018 році. Внаслідок цих подій травмованих та загиблих немає. Слід мати на увазі, що 100% від загальної кількості транспортних подій під час перевезення небезпечних вантажів за 2018-2019 роки в Україні сталися на залізничному транспорті. У 2019 році сталося 3 аварії, 28 випадків витікання небезпечного вантажу, 2 випадки розсипання небезпечного вантажу, 1 випадок самозаймання.

Для зниження аварійності проводиться ліцензування господарської діяльності з перевезення небезпечних вантажів. На початок 2020 року на перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом видано 234 ліцензії.

В 2021 році допускаються порушення вимог вказівки від 24.02.2021 року №ЦМ-15/118 щодо організації цільових перевірок щодо дотримання відправниками Правил перевезення небезпечних вантажів. Наприклад, по регіональній філії «Південна залізниця» не проведені перевірки станцій Шебелинка, Селещина, Прилуки, Кагамлицька, тоді як за комерційним господарством регіональної філії у 2021 році віднесено випадок аварії з небезпечним вантажем.

На станціях Водяна та Мерефа цієї ж філії на залізничних під'їзних коліях ТОВ «Краснокутський агрошляхбуд», ТОВ «БІТОКСІД» (договори про подачу та забирання від 06.11.2017 року та від 15.08.2019 року) постійно здійснюється злив небезпечного вантажу «розчинник інший». Проте на вищезазначених під'їзних коліях відсутні вантажні фронти по зливу продукції з органічної хімії (згідно з ЄТСНВ такий наливний вантаж не входить до номенклатури нафтопродуктів). Тобто, в порушення вимог п. 2.2 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій внаслідок зміни технології роботи вантажних фронтів в діючі Договори не внесені відповідні зміни та додаткове обстеження під'їзних колій ТОВ «Краснокутський агрошляхбуд» та ТОВ «БІТОКСІД». І такі приклади не поодинокі.

На жаль і в 2021 році поза увагою залишається виконання завдань та заходів, що стосуються сфери державного управління в області забезпечення безпеки руху, безпечності транспортних засобів, перевезення вантажів (в тому числі небезпечних).

Ситуація вимагає розробки дієвих стратегій і заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки руху. Вони мають ґрунтуватись в першу чергу на відповідному аналізі стану справ у сфері безпеки руху та скринінгу вже

виконаних заходів для виявлення мір, які мають найвищий пріоритет, та обґрунтованому перерозподілі фінансових ресурсів.

**УДК 656.13:656.212**

## **НОВИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ВАНТАЖІВ У НАПРЯМКУ КИТАЙ – УКРАЇНА**

### **A NEW APPROACH TO FREIGHT MANAGEMENT IN THE CHINA-UKRAINE DIRECTION**

*канд. техн. наук Г.О. Примаченко<sup>1</sup>, канд. екон. наук Ю.М. Попова<sup>2</sup>,  
аспір. Є.І. Григорова<sup>1</sup>*

<sup>1</sup>*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

<sup>2</sup>*Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)*

***Н.О. Prymachenko<sup>1</sup>, PhD (Tech.), Yi.M. Popova<sup>2</sup>, PhD (Econ.),  
Ye.I. Hryhorova<sup>1</sup>, Postgrad. St.***

<sup>1</sup>*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

<sup>2</sup>*State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)*

У квітні 2021 року готується відправка в Україну з Китаю першого прямого контейнерного потягу з електронікою (електронна техніка на акумуляторах, іграшки на батарейках, скутери тощо). Такі вантажі вважаються небезпечними і здебільшого перевозяться морем, але за часом майже вдвічі довше, ніж залізницею. Головний плюс залізничного перевезення – це надійність та швидкість. Мінус – вартість. Доставка контейнерним поїздом залишається на 30% дорожчою, ніж морським транспортом. Ще одним мінусом є те, що потяги прибувають тільки на станцію Київ-Ліски, а це не завжди зручно для імпортерів, оскільки вони витрачаються на доставку вантажу ще й по території України. До того ж, станція Київ-Ліски має обмеження за кількістю прийнятих поїздів. За результатами аналізу логістичної компанії ZAMMLER, яка є організатором і офіційним партнером китайського оператора East Line, на початку ніхто не хотів ризикувати й відправляти свій вантаж залізничним транспортом. Тому нині партнери потяга, АТ «Укрзалізниця» і зацікавлений бізнес працюють над тим, щоб знайти оптимальні варіанти для розвитку перевезення вантажів з Китаю залізницею в Україну.

У нашій країні є величезний невикористаний логістичний потенціал, а от для його реалізації варто звернутися до практиків, щоб вирішити питання, які заважають розвитку бізнесу. Наразі існує декілька проблем, вирішення яких стане поштовхом до залучення нових партнерів та збільшення частоти курсування потягу сполученням Україна – Китай:

- відсутність додаткових пунктів прибуття й відправлення потяга сполученням Україна – Китай, наприклад, не лише на станцію Київ-Ліски,